

w.e-stat.go.jp/en/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200524&tstat=000000090001&cycle=0&tclass1=000000090004&tclass2=000000090005&stat_infid=000000090263 (дата обращения: 27.01.2020).

7. Population by Age (Five-Year Groups and 3 Groups) and Sex (as of October 1 of Each Year) — Total population, Japanese population (from 2000 to 2015) URL: https://www.e-stat.go.jp/en/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200524&tstat=000000090001&cycle=0&tclass1=000000090004&tclass2=000001051180&stat_infid=000013168603 (дата обращения: 27.01.2020).

УДК 327.821

Голов Сергей Викторович,

магистр 1-го курса

Уральского гуманитарного института

Уральского федерального университета

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ «ПРИМОРЬЕ-1» И «ПРИМОРЬЕ-2» В ПРОЕКТЕ «ПОЯСА И ПУТИ»

Аннотация. Работа посвящена анализу роли международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» в проекте «Один пояс, один путь». Проанализирован интерес КНР к развитию дальневосточных МТК, а также рассмотрены основные точки зрения на этот проект и перспективы его дальнейшего развития.

Ключевые слова: Россия, КНР, «Один пояс, один путь», МТК, экономика.

Golov Sergei,
master's Student of the 1st year
Ural Institute for Humanities
Ural Federal University

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS “PRIMORIE-1” AND “PRIMORIE-2” IN THE “BELT AND ROAD” PROJECT

Abstract. The article analyses the international transport corridors “Primorie-1” and “Primorie-2” and their place in the project “One belt, one road”. The interest of China in the development of the Far Eastern ITC is analyzed, and the main points of view on this project and the prospects for its further development are considered.

Keywords: Russia, PRC, «One Belt, One Road», ITC, economy.

Транспортный и логистический потенциал российского Дальнего Востока во многом связан с международными транспортными коридорами (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2». Необходимость интенсивного развития этих транспортных путей обсуждалась еще с начала 1990-х гг., но конкретная работа по ним началась лишь недавно — в рамках участия РФ в китайском проекте «Один пояс, один путь» [1].

Растущий интерес китайской стороны к развитию дальневосточных МТК обусловлен двумя факторами. Во-первых, возможностью соединить северо-восточные провинции КНР (прежде всего Хэйлунцзян) с незамерзающими морскими портами Находка и Владивосток и, как результат, обеспечить стабильный круглогодичный транзитный грузооборот по морю [2]. Вторая причина — сокращение транспортного плеча перевозок на 250–400 км, что позволяет уменьшить итоговую стоимость товара, а также сократить время его доставки [3]. По этой причине китайская сторона может выделить значительные средства для развития и модернизации российских участков МТК [3].

Важно отметить, что данный процесс получил неоднозначную оценку в РФ. С одной стороны, политические деятели положительно

характеризуют вовлеченность КНР в развитие инфраструктурной составляющей Дальнего Востока. Например, глава Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики А. Козлов заявил в сентябре 2019 г., что китайское участие в модернизации российских МТК — залог долгого и продуктивного сотрудничества в рамках «Пояса и пути» [4]. С другой — некоторые эксперты склонны считать, что развитие МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» (особенно в контексте текущей международной обстановки) не является для КНР приоритетной задачей. Напротив, все большее внимание в рамках ОПОП Китай уделяет маршрутам, проходящим по Центральной Азии и странам Ближнего Востока [2]. В таком контексте весьма вероятной становится перспектива уменьшения потока китайских инвестиций в вышеуказанные проекты, а также увеличение сроков выполнения отдельных этапов модернизации*.

Таким образом, перспектива развития дальневосточных МТК в рамках проекта «Один пояс, один путь» по-прежнему доподлинно неясна: с одной стороны, заинтересованность КНР в ускорении грузооборота гарантирует сохранение текущего объема инвестиций, с другой — необходимость развития приоритетных (магистральных) маршрутов ОПОП вносит коррективы в сроки реализации отдельных составляющих данного проекта.

Литература

1. Гемуева К. Реалии экономического сотрудничества России и Китая — основания для оптимизма? // Российский совет по международным делам. 28.12.2017. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/realii-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya-osnovaniya-dlya-optimizma/?sphrase_id=34521894 (дата обращения: 18.02.2020).

* Речь, в частности, о строительстве автотрассы Владивосток — Находка — порт Восточный. Если изначально срок сдачи каждого участка данной дороги укладывался в промежуток 3–4 месяцев, то сейчас среднюю продолжительность работ увеличили до 7–8 месяцев. См.: Степанов И. Арктика и Дальний Восток — вместе. Всерьез и надолго? // Российский совет по международным делам. 16.07.2019. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/arcticpolicy/arktika-i-dalnij-vostok-vmeste-vserez-i-nadolgo/?sphrase_id=34521894 (дата обращения: 18.02.2020).

2. Степанов И. Арктика и Дальний Восток — вместе. Всерьез и надолго? // Российский совет по международным делам. 16.07.2019. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/arcticpolicy/arktika-i-dal-niy-vostok-vmeste-vserez-i-nadolgo/?sphrase_id=34521894 (дата обращения: 18.02.2020).

3. Китайский пограничный г. Хуньчунь активизирует строительство международного транспортного коридора «Приморье-2» // Жэньминь жибао. 15.01.2020. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2020/0115/c31518-9648831.html> (дата обращения: 18.02.2020).

4. Китай готов достроить транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» // ИА «Prima-media». 03.09.2019. URL: <https://primamedia.ru/news/849730/> (дата обращения: 18.02.2020).

УДК 330

Грин Анна Андреевна,

магистрант 1-го курса

Уральского гуманитарного института

Уральского федерального университета

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПАКИСТАНА

Аннотация. Статья посвящена оценке современного состояния экономической безопасности Пакистана. Выделяются три основных препятствия, которые стоят на пути ускорения экономического развития страны. Особое внимание уделяется характеристике партнерского взаимодействия Пакистана с Россией и Китаем. Дается краткая информация о реализации основных проектов между заявленными странами.

Ключевые слова: Пакистан, экономика, экономическая безопасность, Россия, Китай, КПАК, инвестиции.